



TITLE:

# 日本海運業における減価償却の生成過程(その三)

AUTHOR(S):

高寺, 貞男

---

CITATION:

高寺, 貞男. 日本海運業における減価償却の生成過程(その三). 経済論叢  
1962, 90(2): 109-129

ISSUE DATE:

1962-08

URL:

<https://doi.org/10.14989/132897>

RIGHT:

# 經濟論叢

第九十卷 第二號

---

自由主義經濟を守る道……………伊 藤 寛 1

ブルック・ファーム……………穂 積 文 雄 16

日本海運業における減価償却の

生成過程（その三）……………高 寺 貞 男 37

司馬遷の商業觀……………桑 田 幸 三 58

## 書 評

井上 忠 勝 著

『アメリカ経営史』……………三 島 康 雄 70

---

昭和三十七年八月

京都大學經濟學會

## 日本海運業における減価償却の生成過程（その三）

高 寺 貞 男

### 八

東京風帆船会社につづいて、明治一四年四月に「越中風帆船会社」、明治一五年三月に「北海道運輸会社」が設立されたが、この間、一四年一〇月の開拓使官有物払い下げ事件を契機として反三菱体制にかたまつた政府は、三菱会社の海上独占を阻止するため、まず明治一五年二月二八日に三菱会社に「第三命令書<sup>(1)</sup>」を下付して、その活動を制限するとともに、上記の三社を基礎としてこれに対抗する「共同運輸会社」の設立を目論見、七月二六日に命令書を下付した。それによると、この会社にたいする政府の助成方式は、さきの三菱会社にたいするものとは異り、政府自ら株主として新造汽船を現物出資し、同時に年々利益の配当をうけるもので、民営補助主義から半官半民主義への逆戻りであつた。

この場合、共同運輸会社の利益処分については、命令書第二条に「毎期政府ニ於テ領スヘキ利益配当金ハ其株金ニ対シ年二分ヲ以テ限リトシ其以上ノ利益ハ本社ノ総取入レ保険準備等ニ充ツヘシ<sup>(2)</sup>」と指令されていたが、明治一五年一〇月一九日に発起人一同衆議決定の上、農商務卿に何出、同二日に承認された「有限共同運輸会社

定款」第九章はさらに詳しくつぎのように規定していた。

第九章 計算

第五十四条 当会社ハ総テ板記ノ法ヲ以テ明細正確ナル帳簿ヲ製シ置キ政府ノ検査官又ハ株主ノ檢閲ニ供ス可シ

第五十五条 当会社ノ損益計算ハ毎年一月七月ノ両度ト為シ株主總會ニ報告シ利益金ノ配当ヲ為スヘシ

第五十六条 船体保険準備トシテ一ケ年ニ付各船代価ノ百分ノ七ヲ收入金ノ内ヨリ積立（汽船帆船トモ）之ヲ第一積立金ト称ス

可シ

但シ船舶危険ニ遭遇シタル破損ノ修繕費本船原価百分ノ三以上ニ当ル時ハ此積金ヨリ償却スルモノトス

第五十七条 汽船ハ氣鐘帆船ハ銅板張替ノ準備及ヒ通常大修繕ノ準備トシテ一ケ年ニ付各船總代価ノ百分ノ五ヲ收入金ノ内ヨリ

積立之ヲ第二種ノ積金ト称ス可シ

第五十八条 營業上ノ都合ニヨリ多分ノ利益アルトキハ株主ノ衆議ニ依リ第三種ノ積金ヲ為スコトアル可シ

第五十九条 当会社收入金總額ヨリ一切ノ費用及ヒ尋常船体ノ修繕費各種ノ積立金ヲ除キ残金ヲ以テ純益ト為シ其内ヨリ役員ノ

賞与金ヲ引去リ余ヲ株高ニ割合配当ス可シ

右の定款第九章は發起人が自主的に決定したようにとられがちであるが、実はそうではなく、政府の指導の下に作成されたのである。明治一五年七月一二日付大蔵省への「農商務省伺共同運輸会社設立ノ儀」をみると、そこに

第十四 船舶保険料ハ總船代価ノ百分ノ七ト定メ別途ニ積立相当ノ額ニ充レハ速ニ新船ヲ製造又ハ買入ルヘシ

第十五 右保険料ノ外ニ各船ノ大修繕及ヒ汽鐘予備金トシテ總船代価ノ百分ノ五ヲ別途ニ積立ヘシ而シテ此積立金ハ每船ノ汽鐘

其他ノ大修繕ニ供用スヘシ

第十六 此会社ハ毎年一月七月ノ両度ニ總勘定ヲ為シ株主ノ總會ヲ催フシテ之ヲ報道シ其配当ヲ取行フヘシ

第十七 右ノ總會ニ於テ取行フ勘定方法ハ会社ノ總收入金ヨリ保險料及ヒ各船大修繕汽鑪予備金航海費及ヒ本文店ノ費用ヲ引去  
殘金ヲ以テ会社ノ純益金トナシ之ヲ株金配當ノ額トスヘシ<sup>(4)</sup>

という利益処分計画がすでに政府の手によつて立案されていたことがわかるが、定款第九章は結局それにもとづいて作成されたのである。ただし、その場合、政府案のように船舶自家保險積立金を「新船ヲ製造又ハ買入ル」ために使うことは合理的ではないので、第一種積金（船舶自家保險積立金）および第二種積金（船舶大修繕積立金）以外に、「多分ノ利益アルトキハ株主ノ衆議ニ依リ第三種ノ積金ヲ為スコト」としたのであらう。もちろん、この第三種積金が船舶減価補填積立金であるとは必ずしもいえないが、それに相当するものとみなして恐らく間違ひでないであらう。なぜなら、定款第五十八條に規定されている第三種積金は、さきに考察した東京風帆船会社の定款第四十四條の但し書——「配當額株金ノ一割五分以上ノ割合ニ至ルトキハ株主衆議ノ上適宜ノ積金ヲナシ、之ヲ第二ノ積金ト稱シ、各種減価ノ補填トナスヘシ」<sup>(5)</sup>——に規定された積金とあまりにもよく似ているからである。しかし、共同運輸会社においては、東京風帆船会社と同じ様に、いぜんとして船舶の減価にたいする補填よりも利益配當の方が重視されていたことは否定できない。当社は政府の現物出資以外に広く「人民」から資金を集めねばならなかった（後掲する当社の「實際報告」では、前者は「政府株金」後者は「人民株金」と呼ばれていた）から、それにたいして支払う配當をどうしても重視せねばならず、その上、定款第七條に「当社ノ營業期限ハ三十箇年トス但滿期ニ至リテ株主ノ衆議ヲ以テ更ニ政府ノ特許ヲ得ルニ於テハ之ヲ永続スルヲ得ヘシ」<sup>(6)</sup>と規定されていたように、半有期性企業であつたから、固定資産の再生産にはそれほど意をそそぐ必要がなかつたのではなからうか。

それでは、第一種積金（船舶自家保險積立金）、第二種積金（船舶大修繕積立金）、第三種積金（船舶減価補填積立金）へ

はどれだけの繰り入れがなされ、またそこからどれだけの取り崩しがおこなわれたのであろうか。

共同運輸会社は明治一六年一月一日に東京風帆船会社、北海道運輸会社および越中風帆船会社を合併して開業した。したがって、定款によれば、明治一六年上半季の「決算報告ヲ為スヘキ筈ナレド当年上半季ハ専ラ創立事務ニ従事シ營業ノ資トナルヘキ船舶ハ當時買入中ノ事ナレハ当年ニ限り上半季ノ報告ヲ止メ来十七年一月ニ滿一ケ年ノ報告ヲ為ス方然ルヘシトノ議……ニ決シ」(明治一六年四月三〇日に開かれた株主總會についての『中外物価新報』(一六・五・一)の記事より)したため、第一回の実際報告は半年おくれた。それによると、「本社創業即チ明治一五年八月ヨリ同一六年十二月三十一日ニ至ル創立及營業ノ總勘定並ニ損益計算ノ提要」はつぎのとおりであった。

## 總勘定ノ事

## 会社ノ資産ニ屬スル部 借方

一金八拾貳万八千六百五拾貳円拾六錢七厘	汽船元価
一金貳拾九万四千四百八拾三円九拾七錢七厘	風帆船元価
一金四拾九万六千六百円六拾壹錢三厘	船舶購入内金
一金五万七千八百八拾円七拾五錢四厘	船舶購入費
一金壹万四千五百四拾四円五拾五錢八厘	船舶元価
一金九万貳千六百九円四拾錢九厘	不動産
一金貳万三千三百九拾四円四拾七錢五厘	公債証券
一金貳万三千五百九拾円拾六錢四厘	船舶用貯品
一金六千貳百七拾四円貳拾三錢三厘	什器

一金五百三拾四円九拾七銭

運賃未収入

一金壹万九千八百六拾四円拾七銭

航海費引当渡

一金四万六千四百七拾五円六拾銭三厘

大修繕費

一金拾万三千五百九銭七厘

銀行当座預ケ金

一金貳千貳百六拾壹円九銭八厘

各代理店

一金九万五千八百拾五円四銭六厘

未決算勘定

一金壹万三百円

借川船舶敷金

一金三万貳千七百九拾銭六厘

雑勘定

一金貳百三拾円七銭五厘

通貨有高

一金七万九千九拾九円六拾三銭三厘

創業入費

總計金貳百貳拾壹万六千四百拾三円七拾六銭二厘也

会社ノ負債ニ属スル部 貸方

一金拾七万円

政府株金

一金百三拾四万九千三百貳拾五円

人民株金

一金四拾七万円

当座支払手形

一金貳千八百八拾貳円三拾貳銭貳厘

抜船勘定

一金七万三千百三拾四円拾九銭八厘

未決算預金勘定

一金百五拾円

周旋間戻保証金

一金拾四万五千百五拾貳円貳拾四錢貳厘

総利益金

總計金貳百貳拾壹万六千四百拾三円七拾六錢貳厘也

損益計算ノ事

利益金ノ部 貸方

一金四拾三万七千貳百八拾七円貳拾六錢九厘

各船舶運賃

一金四百五拾八円七拾貳錢

扱船手数料

一金八百七拾四円五拾錢七厘

貸船料

一金貳万八千百九拾九円三拾六錢六厘

雜收入金

一金八千三百五拾貳円五拾六錢五厘

利息

一金百五拾八円拾六錢三厘

庫敷料

總計金四拾七万五千三百三拾円六拾三錢壹厘也

損失金ノ部 借方

一金貳拾六万千六百九拾五円三拾五錢六厘

各船舶諸経費

一金五千三百八拾四円五拾九錢六厘

割戻運賃及弁償金

一金六万三千五百九拾八円四拾三錢六厘

本支店費

一金拾四万五千百五拾貳円貳拾四錢貳厘

利益金

總計金四拾七万五千三百三拾円六拾三錢壹厘也

利益金計算ノ事



一金拾四万五千五百五拾貳円貳拾四錢貳厘

利益金

一金四万百三拾四円五拾壹錢壹厘

各船舶第一種積立金

一金貳万七千四百三拾五円四拾錢

同第二種同

一金七万七千五百八拾貳円三拾三錢壹厘

純利益金

×金拾四万五千五百五拾貳円貳拾四錢貳厘也

株主配当金ノ事

一金七万七千五百八拾貳円卅三錢壹厘

純利益金

一金七万六千三百五拾貳円廿八錢八厘

株主配当金

株金（人民）三百四拾万円ノ内払込既済株金百三拾四万九千三百貳拾五円ノ積數千拾八万三百五円ニ対シ、年九分ノ割ヲ

以テ如此

一金千貳百三拾円四錢三厘

後季繰越金

×金七万七千五百八拾貳円三拾三錢壹厘

さて、「明治十七年一月一日ヨリ十二月三十一日迄一週年間本社ニ於テ實際施行シタル業務ノ顚末及諸勘定ヲ整頓シ株主諸君ニ報道スル」ところの「共同運輸会社第二回實際報告」によると、右に引用した財務諸表に示されていたように「明治十六年度ニ於テ、定款第五十六条ニ従ヒ第一種ニ四万百三十四円五十一錢一厘ヲ積立タレトモ、同年度ニハ帆船神倉丸ノ沈没アリテ、其船価三万四千百二十九円五十四錢七厘ヲ第一種積立金ニテ償却シ、残六千

四百円九十六錢四厘ヲ以テ本（明治一七）年度ニ越ル第一種ノ積立金トス（改行）又定款第五十七条ニ從ヒ第二種ニ二万七千四百三十五円四十錢ヲ積立タレトモ、同年度中大修繕ニ四万六千四百七十五円六十錢三厘ヲ費シタレハ、該積立金ハ悉皆此内へ償却シ尽シタレハ、本年度ニ於テハ第二種ノ積立金ナシ（改行）本年度ニ於テハ……營業上利益ヲ得サレハ積立金ヲ成ス能ハス」

このように、共同運輸会社が明治一七年度において「全体ノ計算上二万五千四百一円卅八錢四厘ノ損失トナリ、第一・第二ノ積立金ハ勿論、株主諸君ニ配当スヘキ利益ナ」き状態に落入つたわけは、イギリスへ注文した「新製ノ汽船概テ予期ニ後レテ回着シ充分ノ運転ヲ為シ能ハサルノミナラス」三菱会社との競争の結果、「運賃ハ秋季以來日一日ト低落シ」たからである。そして、明治一八年に入るや、対三菱会社の競争はさらに激化し「一月ヨリ五月ニ至ル五ヶ月平均収支差引毎月二万五千余円ノ損失」（明治一八年七月一七日付共同運輸会社社長森岡昌純の政府への「内申書」より）を出し、他方三菱会社もかなりの損失を累ね、過当競争は両社を白滅の危機においこんだ。そこで政府は従来の方策を転換し両社の妥協を命じ、両社は明治一八年九月特許をえて合併し、「日本郵船会社」が誕生した。

(1) 三菱会社にたいする第三命令書第七条に「新船製造買入又は大修繕等ノ準備トシテ従前ノ通年年公債証書十八万円ヲ本局ニ預ケ置クヘシ此準備金ハ本条ノ費途ニ限り使用セシムヘシ」（『海運史料』上巻、明治一九年、一一頁）と規定されているが、第一命令書（明治八年九月一五日）および第二命令書（明治九年九月一五日）にはこのような規定がないので調べてみたら、明治一六年七月一一日の「郵便報知新聞」に同紙の記者も同様の疑問をいだき「其顛末ヲ搜聞セシ」結果をつぎのように報告している。「当初管船ノ当局者ハ同社ノ會計ヲ精密ニ勘査スルノ一方ヲ以テ同社ノ損敗ヲ予防セント企テシカ如何ニ之ヲ點勘ストモ尚損敗ヲ防キ難シトシテ明治十三年頃ヨリ遂ニ年々十八万円ヲ積儲シテ官司ニ預ケ置カシムルノ方法ヲ設ケラレタリナ

リト云フ」『海運史料』中巻、明治十九年、五〇三頁。

(2) 『海運史料』下巻、明治十九年、附録、一一二頁。

(3) 前掲書、附録、二二—二三頁。

(4) 「法規分類大全第一編」運輸門十、明治二十四年、八五—八六頁。

(5) 渋沢青淵記念財団龍門社編纂『渋沢栄一伝記資料』第八巻、昭和三十一年、一四頁。

(6) 『海運史料』下巻、一〇頁。

(7) 「共同運輸会社創業事務要領報告」をした「中外物価新報」（明治十六年五月一日号）によると、旧会社の「所有船舶ハ航海ノ都合ニヨリ一時ニ授受ノ運ヒニ至ラス品海へ入港ノ時々管船局ニ願出船体ノ検査ヲ受ケ定款ニ照シテ合格ナルモノノミ当一月ヨリ本月マテニ順次本社ニ引受タル其船數ハ汽船一隻風帆船十五隻ナリ而シテ右三会社ノ株高ハ左ノ如シ

株高七千四百廿二株

旧東京風帆船会社

此金三拾七万千百円

内金廿四万九千九百八拾円

私込済ノ分

株高四千三百六十八株

旧北海道運輸会社

此金廿一万八千四百円

内金七万二千三百五十五円

右同断

株高三千株

旧越中風帆船会社

此金拾五万円

但皆金私込済

合計株高港万四千七百九十株

此金七拾三万九千五百円

内金四拾七万貳千三百三拾五円

私込済ノ分

此私込金ニ対スルモノハ即チ前ニ云フ汽船風帆船ヲ始メ地所建物及附属品船舶用品等本社ニ於テ要用ノ諸物ト現在正金トヲ以

日本海運業における減価償却の生成過程（その三）

デシ其余ハ未タ払込サル金額トス」（『海運史料』中巻、明治一九年、六三一―六四頁）

右の記号から推察するに、東京・北海道・越中各風帆船会社から共同運輸会社へ引渡された固定資産は、のちに共同運輸会社が日本郵船会社へ引渡した固定資産と同様、すでに発生した減価が無視されて、原価をもって評価された。

(8) 前掲書、六九頁。

(9) 『浜沢栄一伝記資料』第八巻、九一一―九三頁。

(10) 前掲書、九九頁。

(11) 前掲書、九九頁。

(12) 佐々木誠治『日本海運競走史序説』昭和二九年、第八章（一八三―二四〇頁）、参照。

(13) 『浜沢栄一伝記資料』第八巻、九八頁。

(14) 前掲書、一〇七頁。

「共同運輸会社第三回実態報告」は「損害勘定ノ事」において「当期（明治一八年一月一日ヨリ同年九月三十日迄）ノ營業ハ前年ニ引続キ同業ノ競走一層劇烈ニ至リ為メニ運賃非常ニ低落セリ加フルニ競走ノ為直接間接ニ意外ノ失費ヲ生セシヲ以テ利益ヲ視ル能ハサルノミナラス大ニ損失ヲ蒙リタリ其計算左ノ如シ」として、収支差引「金三十三万二千九百八十一円六十三銭四釐」の「損失」を計上していた。（『法規分類大全第一編』運輸門十、九九―一〇〇頁）

(15) 郵便汽船三菱会社の明治一四年以降の収支状況の推移はつぎのとおりであった。

（単位千円）

	明治14年度	15年度	16年度	17年度	18年度
収 入 合 計	5,881	4,889	3,735	3,026	2,019
支 出 合 計	5,085	4,329	3,781	3,243	2,226

## 九

前章で詳しく考察したように、共同運輸会社においては減価償却は全くおこなわれなかったが、当社と激しく競争した三菱会社の立場を擁護した「郵便報知新聞」の記事中に、また当社が三菱会社と「合併ノ際注意スヘキ事項」<sup>(1)</sup>として「両社財産ノ評価」<sup>(2)</sup>をとりあげた「東京横浜毎日新聞」の記事中に、船舶の減価償却の必要性が強調されていたことを見逃してはならないであろう。

明治一六年七月一七日の「郵便報知新聞」は、「其筋ノ手ニ成レリトカ称スル弁妄書」<sup>(3)</sup>中の「実業者ノ報道ニ依レハ回漕業ノ利益ハ通常四五割以上ニ居ルト然ルニ他ノ普通ノ営業ハ一割五分以上ノ利益ヲ収ムルハ甚タ易カラサル世ノ中ナレハ其業ヲ転シテ翻然回漕業ヲ企ツル者続々トシテ各地ニ崛起スルノ現状ヲ顧シタルナリ然レトモ如何セン三菱会社ハ……他ノ回漕者ヲ抑制シテ之ヲシテ大ニ其業ニ力ヲ尽サシムルヲ得サラシメ……」<sup>(4)</sup>という箇所について、つぎのようにのべている。

「如何ニモ船舶ニ因テハ其初年或ハ二年頃マテハ三割四割ノ利益アル者ナキニアラス然レトモ三年目四年目ヨリ漸々ニ器械船体ノ修繕等ヲ要シ其費用ヲ引キ去テ平均スレハ決シテ三割四割ノ利益アル者ヲ聞カス況ンヤ西洋船主ノ如ク船舶ノ老朽ヲ見込テ年々減価ノ代ヲ利益ヨリ引去リ又保険金ヲ払フカ或ハ保険積金ハ自家保険積立金への繰入額」ヲ引去ラハ其利益ハ意外ニ少ナルヘン斯ク数年間ノ修繕費ヲ引キ去リ船舶カ年々老衰スルノ減価等ヲ引キ去テ尚ホ其利益金三割以上ニ上ルノ汽船ハ余輩ノ未タ知ラサル所ナリ況ンヤ四五割以上ニ上ル者オヤ」<sup>(5)</sup>（傍点―高寺）

ここに引用した記事は、その性質からして、船舶の減価償却を直接とりあげてはいないが、筆者の調べたところでは、近代的海運業における利益の算定にあたり減価償却を差引くべきことをわが国ではじめて主張した文献なのである。だが、残念なことには、右の記事は、共同運輸会社の定款決定後約八カ月を経過してから、書かれたため、共同運輸会社の固定資産会計になんらの影響をおよぼすことができなかった。そして、共同運輸会社における減価償却の無視は、三菱会社との合併過程において、「両社合併ノ処分ハ両社財産ノ評価如何ニヨリ公財ノ損失私有ノ利益トナルノ恐アルモノナリ而シテ此両社カ共ニ全国ノ租税ニ損害ヲ与フルニ至リテハ其弊ヲ一ニセスンハアラサルナリ」<sup>(6)</sup>という立場から、こんどは「東京横浜毎日新聞」紙上において、問題とされた。

いま、同紙記事中より重要な個所を抜出してみると、つぎのようになる。

「此合併ニ関シテハ予定スヘキ事種々アリト雖其最モ緊要ニシテ且困難ナルハ両社ノ財産ヲ評価シテ之ヲ株ニ引直スコト是ナリ」<sup>(7)</sup>（明治一八年九月一日号）「両社財産ノ疑問ニ就テハ第一ニ其船舶倉庫等航業ニ関係セル一切ノ物件ハ之ヲ現在ノ価格ニ見積ルベクシテ従来仕払タル株金資本金等ニ準拠セサルコトヲ欲スルナリ……物件ハ之ヲ価格ニ見積ルニ当リ如何ニセハ其真価ニ近キノ算定ヲ得ヘキカ予輩ノ見ヲ以テスルニ先ツ新造セシ価格ヲ調査シテ其使用セシ年限ノ消耗ヲ扣除シテ之ヲ引去ルヲ至当ノ事ナリト思考セリ蓋シ船舶ノ如キハ新造ノ時ヨリ何年間使用シ得ヘキノ度ハ大抵予算スヘキ者ナリカ故毎年損耗ノ価金モ亦略之ヲ計算スルヲ得ヘシ倉庫其他ノ物件ニ至テモ亦同一ノ方法ニ準拠セハ則格外ノ違算ナカルヘキナリ然リト雖常數ノ算定ノミ其他臨時ニ受ケタル破損ノ如キハ或ハ不注意ニ出テ或ハ不幸ニ出ルモ其不注意不幸共ニ現両会社ノ負担スヘキ運命ニシテ新会社ノ毫モ与カラサル所ナレハ之ヨリ生スル価格ノ損耗ハ之ヲ引去リテ計算スルコト固ヨリ当然ノ事ナルヘシ」<sup>(8)</sup>（傍点―高寺）「故ニ實際ノ処分ニ於

テハ先ツ現時兩社ノ有形財産ヲ算定シ負債丈ケノ額ヲ此内ヨリ扣除スヘシ此ノ如クシテ得タル総數ヲ兩社員カ新会社ニ對シテ有スルノ株金トセハ則チ可ナラン」(九月三日号)「大レ会社ノ財産ヲ評定スルコトハ一家人ノ財産ヲ評定スルニ異ナラサルナリ今此ニ一ケノ商人アリ其家屋ノ結構ヲ云ハ、実ニ封建時代王公ノ富ヲ圧スル程ノ外表アレトモ其内実ハ家屋ニ価スル負債アラシ敷此商人ハ決シテ富商ニアラスシテ貧商ナリト云ハサルヘカラス故ニ此商人ノ財産ヲ調査セントセハ先ツ其負債高ヲ調査セサルヘカラス家屋其他ノ所有物十万円ノ価アリテ負債高十万円アラシ敷此商人ハ財産ナキナリ十万円ノ負債ニ對シ一家屋其他ノ所有物ノ価二十万円アラシ敷此人ハ十万円ノ財産アル者ナリ故ニ其所有財産ノ中ヨリ負債高ヲ控除セサルノ財産計算ハ適當ノ計算ト云フベカラザルナリ」(九月一七日号)共同「運輸会社ニシテ若シ負債百万円アラン乎其資本総額六百万円ナリト云フモ其實五百万円ニ過キス……其不足額ノ百万円……ハ如何ニシテ之ヲ補充スルヲ得ル歟國庫ノ公金ヲ以テ之ヲ補充セン乎我國庫ニハ斯ル余裕ノ貨財ナカラン株主ヲシテ之ヲ補足セシメン乎運輸会社ノ株主ハ此迄スラ其株金ヲ入ルルニ苦ミタル程ナリト聞ケリ此上ニ資本総額六分ノ一……ノ継ヤ足ラ為シ能ハサル可シ然ハ如何ニシテ其不足額ヲ補充スル歟是レ余輩カ疑惑ニ堪ヘサル所ナリ……此会社ハ不幸ニモ創以來只消耗(『損失』)ノミ打チ続キタル会社ナリ彼既ニ創立以來損耗ノミ打チ続キタリトセン乎「すでにのべたように、營業第一年の明治一六年には利益を計上し、第一・第二の積金をしたが、その後は損失を続け、資金も取り崩されてしまった」積立金ヲ為スノ余裕ナキハ勿論其受ケタル損耗タケハ此会社ノ株金ニ不足ヲ生シタル者ト見サル可カラス而ルニ今此会社ノ廣告ヲ見ルニ其株金總高ハ依然トシテ六百万円ヲ存シ之ヲ以テ新会社ノ株金トナス都合ナリト云フ其開業以來受ケタル損耗即チ不足額ハ如何ニシテ之ヲ補足スル歟是レ余輩ノ解セサル所ナリ

今仮りに此会社ハ開業以來少シモ損耗ヲ受ケストスルモ此六百万円ハ尚ホ多少ノ疑ヲ存スル者トス何トナレハ此会社所有ノ船舶其他倉庫ノ如キ建築又ハ製造以來未タ多クノ年月ヲ経スト雖トモ又之ヲ新調シテ未タ一回モ使用セスト云フ可カラス既ニ之ヲ一年又ハ數年間使用シタリトセハ其使用ノ度ニ應ジテ其所有物価ヲ減シタリト見サル可ラス而ルニ今此広告ハ此会社六百万円ノ株金ヲ少シモ減スル所ナク其マ、ヲ存シテ新会社ノ株金ト為スヲ得ルノ取極メナリト云ヘリ故ニ此会社創立以來不運ノ為メニ幾分ノ損耗ヲ受ケタリトセハ其損耗ハ何人ノ囊中ヨリ補足スルヤノ疑アリ若シ又少シモ損耗ナシトスルモ之レト同時少シモ利益ナカリシトセハ其所有ノ船舶倉庫其他ノ財産ハ果シテ六百万円ノ価アルヤ否ヤノ疑アルナリ」<sup>(90)</sup>（九月一八日号、傍点―高寺）

さて、以上かなり長く「東京横浜毎日新聞」の記事を引用したが、そこで一貫して主張されていたのは、要するに、共同運輸会社および三菱会社が醸出する資産は使用にもとずく減価を控除して「評価」し、さらにかかる「評定価額」から両社の負債を差引いた正味資産をもつて、日本郵船会社の資本金とすべきである、という見解である。だが、現実には、「東京横浜毎日新聞」紙上においてくりかえしのべられた主張とはまさに逆の方向においておこなわれた。

まず、共同運輸会社の「財産評定手続キ」についてみると、それは「一種異様ノ手続」<sup>(91)</sup>（「東京横浜毎日新聞」明治一八年九月一十九日号）といわれていたように、従来の資本金六〇〇万円が「金甌一欠ナク原額ノ儘ニテ新汽船会社ニ組入レラル、」<sup>(92)</sup>（「中外物価新報」明治一八年九月一七日号）ようにするため、まず株式の水割をおこない、つぎに、それにあわせて、多くの架空資産を計上し、それによつて負債の過大評価をもやつてのけた。「共同運輸会社第三回實際報告」中の「会社ノ營業ヲ日本郵船会社へ譲減ノ事」はこの間の事情をつぎのようにのべている。



「八月十五日株主臨時總會ヲ開キ……株主所有ノ株金ニ損失ヲ蒙ラサル様政府ニ請願シ合併資産ノ裁定方法等總テ政府ノ取捨ニ任スヘシトノ決議ニ依リ当任者ハ六月二十日ノ現在資産ヲ基礎トシテ之ニ加フルニ營業継続スレハ漸次償却スヘキ筈ノ創業入費、各船大修繕費、沈没船代価、十七年配当ノ為大藏省拝借金、明治十七年中ノ營業損失、明治十八年中ノ營業損失概算ヲ算入シ又營業継続スレハ他日ノ隆昌ヲ企図スルヲ以テ一時利益ノ配当ヲ為ササルモ忍フ所アリト雖モ今ヤ創立ノ冀圖ニ反シ本社ノ營業ヲ廃止スルノ場合ニ臨ミ此一期間〔明治一八年上半年期〕株主諸君ニ對シ幾分ノ配当モ為シ能ハサルハ甚ダ忍ヒサル所ナレハ良シヤ充分ナラサルモ年八朱ニ當ル迄ノ配当金ヲ成シ得ンコトヲ希望シ、其概計ヲ加算シ、乃チ左ノ資産勘定書ヲ調整シ、總會ノ願末實際ノ事情ヲ具陳シテ資産ノ裁定ヲ政府ニ上願セリ

金五百五十六万七百四十六円九十二銭七厘

資産有高

金九十六万五千五百九十五円五十一銭二厘

創業費及營業損失

合金六百五十二万六千三百四十二円四十四銭九厘

(此九十余万円ハ前記創業入費以下配当金迄ヲ計算シタル予算ナリ)

於此政府ハ深ク会社全体ノ事情ヲ洞察セラレ会社ノ請願ヲ聽容シ資本金六百万円ハ全額新会社ノ株式ニ加入シ残五十二万余円ハ新会社ニ於テ現金ヲ仕払フ可キ様ナキヲ以テ同社ノ負債トシテ引受ク可シトテ左ノ通裁定セラル

金六百五十二万六千三百四十円

共同運輸会社総額

内

金六百万円

新会社株金

第一表 日本郵船会社の合併貸借対照表の要約

(単位・円)

<u>日本郵船会社引継資産</u>		<u>日本郵船会社株金</u>	
三菱会社より	5,543,418.	三菱会社	5,000,000
		(10万株×50円)	
		共同運輸会社	6,000,000
		(12万株×50円)	
		{ 官有	2,600,000
		(5万6千株×50円)	
		{ 民有	3,400,000
		(6万8千株×50円)	
		<u>日本郵船会社負債</u>	
		三菱会社	543,418
共同運輸会社より	6,526,340	共同運輸会社	526,340
資産計	12,069,758	資本・負債計	12,069,758

明治18年9月25日に創立委員が協議決定した「日本郵船会社創立規約」第1〜3条（海運史料』下巻，附録，pp. 32—33）より作成。なお，第5条において「日本郵船会社ノ負債ハ年七分ノ利息ヲ付シテ之ヲ五ヶ年ヨリ十ヶ年間ニ償還スルモノト」されていた。

日本海運業における減価償却の生成過程（その三）

第九〇巻 一二四 第二号 五二

政府ハ此株金ニ対シ十五箇年間年八厘ノ利益ヲ保証スヘシ

残金五十二万六千三百四十円

新会社ノ負債

新会社ハ此負債ニ対シ年七厘ノ利ヲ付シ五箇年間ニ元利ヲ償還スヘシ但新会社ハ総収入ノ内ヨリ通常海陸ノ経費及成規ノ積立ヲ為シタル上純益金ノ内ヨリ第一ニ此負債償還ノ額ヲ仕払然ル後株式配当ヲ計算スベシ」(傍点—高寺、第一表参照)

ところで、明治一八年一〇月一日に政府により共同運輸会社の残務整理を命ぜられた「残務委員」が「資産ノ勘定ヲ詳査」しておこなった「総勘定」から当時の正味資産を調べてみると、第二表のとおりであるから、資産、負債それぞれ、八六四、三一六円、四四、一〇六円の過大計上がなされ、結局八七〇、二一五円にのぼる資本の水割りがおこなわれたことがわかる。しかし、実際には、これを上まわる資産の過大計上つまり資本の水割りがおこなわれていたのである。というわけは、右の「総勘定」においては、

第二表 合併時の共同運輸会社の正味資産

(単位・円)

貸方 本社資産権利ニ属スル分		借方 本社負債義務ニ属スル分	
船舶付価	5,190,770.794	拝借金	332,800.596
船標代価	4,316.283	船舶及地所代価	99,437.905
不動産	171,821.265	年賦上納未済	50,000.
本店什器	9,687.586	本社仕払手形	(482,238.501)
公債証券	29,120.	(小計)	
諸貯品	186,464.142		
諸貸金	47,962.150		
各銀当座	21,882.054	正味資産	5,179,785.773
預金及残金			
計	5,662,024.274	計	5,662,024.274

共同運輸会社の「残務委員」が「諸般ノ事務ヲ整理シ資産ノ勘定ヲ詳査セシ」場合の「総勘定」(『法規分類大全第一編』運輸門十, pp. 101-102.)より作成。

資産の大半をしめる船舶代価はもとより、船標代価、不動産、本支店什器にいたるまで、すべて固定資産は、それまでにすでに発生していた減価を無視して、原価で計上されたからである。いま、かりに引渡時までに生じていた減価を平均して原価の約一割とおさえてみても、減価無視による資産の過大評価は五〇万円を少しこえる金額となるであろう。

それでは、三菱会社の方の合併財産の評価はどのようにおこなわれたのであろうか。明確な資料がないので断定することはさけないが、当時「世間伝フル所ニ依ルニ此社ノ財産額五百五十万円ノ中五十万円ハ実価アル者ニアラスシテ運輸会社負債五十万円ニ釣合ヲ取ル為メ余分ニ三菱会社ノ財産ヲ見積リタルナリト云」

(『東京横浜毎日新聞』明治一八年九月二二日号) われていたことから推察するに、やはり共同運輸会社の場合と同様、なんらかの程度において資産・負債の過大評価と資本の水割りを恐らくしていたに違いない。そして、固定資産の過大評価の程度は、共同運輸会社の場合よりも、いちじるしかった。三菱会社については、合併当時「此社ハ現今政府カ其財産ヲ二百万円ト見積ルモ三百万円ト

見積ルモ此社ニ取りテハ実ハ此上ナキ幸ト云ハサルヘカラス共故ハ此社財産ノ重ナル所ノ船舶ハ皆老朽ニ向ントスル者ナリ若シ此老朽船ヲ今ヨリ数年間保存セントセハ実ニ年々莫大ノ費用ヲ要セサルヘカラス<sup>(98)</sup>（『東京横浜毎日新聞』明治一八年九月二〇日号）といわれていたように、三菱会社から引継いだ船舶は、共同運輸からの引継ぎ船にくらべて、老朽または構造不適当のため、のちに日本郵船会社において多額の修繕費を要したばかりでなく、売却処分または船舶の切下げをしなければならなかったものを多数含んでいたのである<sup>(99)</sup>。

いまだら説明するまでもなく、以上考察したように過大評価されて、共同・三菱両社から日本郵船会社へ引継がれた資産は、それが費用または損失へ転化する過程を通じて（ただし、あとでべるように「三菱会社ヨリ引継高ノ内農商務卿ノ御達ニヨリ減額」した船舶代価九七万八、二五〇円は三菱会社からの献金により補填された）、そこにおける利益を圧迫したが、それと同時に、負債の過大評価と資本の水割りをまねいて、利子と配当の過重負担を日本郵船会社に課した。利払と配当については、日本郵船会社は明治一八年九月二十九日に下付された「命令書」によって、利息年七歩の「負債元利ヲ償還シ了ル迄配当金ハ八歩ヲ以テ限リトナスヘシ」<sup>(100)</sup>（第二十八条）と命令されていたが、利益がすぐでにのべたような事情で少なかったので、八歩配当に不足する金額は、「命令書」第七条の「政府ハ其会社ノ株金全額ニ対シ開業ノ日ヨリ十五ヶ年間其利益（ただし、負債元利還後の利益）年八歩（八八万円）ニ達セサル時ハ之ヲ補給スヘシ」<sup>(101)</sup>という規定にしたがい、補給をうけ、配当支払をおこなった。こうして、「両社ハ（過大な利子と配当の支払という）二重ノ特別ナル利益ヲ得之レト同時ニ社会ハ二重ノ損耗（損失）ヲ負フノ結果ヲ生スルコトナ」<sup>(102)</sup>（『東京横浜毎日新聞』明治一八年九月二二日号）だったのである。

(1) 『海運史料』下巻、五九四頁。

(2) 前掲書、五九五頁。

(3) 『海運史料』中巻、明治十九年、三二二頁。

報知新聞の記者は「井妄言ト称スル者」について「是書ハ唯茶局ノ一吏人カ公然タル官府官吏ノ資格ヲ用ヒスシテ漫然ト三麥社ノ意見書〔明治五年六月に政府に提出した競走汽船会社設立反対の意見書〕ヲ難駁シタル者ナルヘシ」(前掲書、三二三頁)といっているが、「明治十五年十二月、師岡国といふ人がこれを一書に編輯して出版した」(白柳秀洲『岩崎弥太郎』昭和一七年、二八二頁)ものである。

(4) 『海運史料』中巻、五五六頁。

(5) 前掲書、五五七—五五八頁。

船舶の保険および自家保険について「郵便報知新聞」明治一六年七月三日号はつぎのようにのべている。

「凡ソ營業ニテ海運ノ如ク危険ナル者ナキハ世人ノ知ル所ニテ一旦不慮ノ天変ニ逢フトキハ一朝ニシテ二三ノ船舶ヲ海底ニ沈メ空ク百万円内外ノ損失ヲ為スコトモアルヘシ又幾十万円ノ修繕費ヲ要スルニ至ルコトモアルヘシ故ニ欧米ニテハ大抵船舶ニ保険ヲ附シ毎季毎年ニ幾千ノ保険料ヲ保険会社ニ払込ミ一朝其船ヲ損スルトキハ該会社ヨリ予定ノ船価ヲ受取リ是ヲ以テ又新船ヲ造クルヲ通例トス若シ又斯ク保険ヲ附セサルトキハ自ラ保険料トシテ船主ノ手許ニ非常手当ノ積金ヲ為シ一朝船舶ヲ損失スルトキハ是ノ保険積金ヲ以テ新船ヲ造リ代ルノ用ニ供ハ……而テ未タ我邦ニハ船舶保険会社ナク其船舶ニ保険料ヲ附スルコト能ハサルトキハ則チ自ラ積立金ヲ為シテ手許ニ保険料ヲ毎季毎年儲ヘ置カサル可カラサルモノトス」(前掲書、四五五—四五六頁)

なお、当時の外国船会社の実例として、一八二四年に広東に創設されたアメリカ系の Russell Co. によつて一八六二年に設立された Shanghai Steam Navigation Company についてみると、同社は一八六七年から一八七二年

年 度	船舶自家・ 減価償却保険 控除額	利 益
1867	63,540 <sup>円</sup>	742,472 <sup>円</sup>
1868	257,624	494,152
1869	267,757	450,385
1870	271,132	510,007
1871	247,320	704,374
1872*	194,640	479,482

※ 140,000円(Tls.)の特別修繕がおこなわれたため、控除率は18%から12%へ引下げられた。(Ibid, p. 201.)

Shanghai S. N. Co., Report of the Board of Directors, 1867-1872. (Ibid. p. 100.)

にかけて the allowance for insurance and depreciation "on running accounts of steamers" 及び「年々一二一」八%ずつ船価を引下げていた。」(Kwang-Ching Liu, *Anglo-American Steamship Realty in China 1862-1874*, Cambridge, Massachusetts 1962, p. 105.)

(6) 『海運史料』下巻、五九五頁。

(7) 前掲書、五九五—五九六頁。

(8) 前掲書、五九九—六〇一頁。

(9) 前掲書、六〇三頁。

(10) 前掲書、六三七—六三八頁。

(11) 前掲書、六三九—六四二頁。

(12) 「東京横浜毎日新聞」では、「大レ使用スルニ随ヒ其價格ヲ減スルハ一般有形物ノ常性ナリ（古物珍器ノ如キ小數ノ物ヲ除キ）而シテ船舶ニ至リテハ其特ニ甚キ者トス」（明治一八年一月一日号、前掲書、七四二頁）と使用による物質的減価のみが問題となっていたが、当時すでに新發明による非物質的減価（いわゆる陳腐化）もまた認識されていたことは、つぎの「東京日日新聞」明治一八年一〇月一日号の記事によって明らかである。

日本郵船会社の「所有船ハ共同〔運輸会社〕カ先キニ新船ノミヲ以テ組織シタルニハ似ス今ハ老船朽船モ敢テ少ナカラサレハ順次ニ其ノ修復ヲ加フヘキモノモアリ又或ハ之ヲ解船トスヘキモノモアルヘケレハ今日ニ其價アルモ他日ニ其ノ價ヲ減スルコトアリト予想セサル可カラス総シテ今日ノ發明統出ノトキニ當リテ尤モ其資本ノ原價ヲ減スルノ恐アルモノハ、船舶ヲ以テ其最一トスルコト世界ノ通觀ナリト知ラハ此ノ新会社ノ資本モ發明ノ為メニ減少セラ、ルノ憂アルハ之ヲ予算ノ内ニ隠カサル可カラサルナリ」（前掲書、七一四頁、傍点—高寺）

(13) 前掲書、六四八頁。

(14) 前掲書、六一八頁。

(15) 「共同運輸会社第二回實際報告」によると、明治一七年度においては「株主諸君ニ配当スヘキ利益ナケレハ、其配当ニ充ンコトヲ誤リ、定款第五十八条ニ記セル第三種ノ積立金ヲ為シ得ル場合ニ於テ返納スヘキ予定ヲ以テ相当ノ金額ヲ貸与セラレン

エトヲ政府ニ請願セシニ、政府ハ特殊ノ恩典ヲ以テ金十六万円ヲ貸付セラルルコトヲ聞届ラレタリ、依テ前述ノ二万五千四百二円廿八銭四厘ノ損失ハ明治十八年ニ於テ之レヲ償却スヘキモノトシテ、貸与ノ金額ヲ以テ株主諸君ノ配当トス」(『英沢栄一伝記資料』第八巻、九九頁)

(16) 『法規分類大全第一編』運輸門十、一〇〇—一〇一頁。

(17) 『海運史料』下巻、六五六頁。

(18) 前掲書、六四九—六五〇頁。

(19) 日本郵船会「社創業の際、三菱・共同両より継承したる船舶の数は、汽船五十八艘・六万四千六百十総噸、帆船十一艘・四千七百二十五総噸なりしが、実際に就て之を換するに、老朽又は構造適当ならざるもの頗る多く、或は之を維持する爲めに巨額の資金を要し、或は速力遅緩にして徒らに多量の石炭を要し、……而かも其船価は、一噸に付凡そ百弍拾余円の割合に上り、甚だ高価に過ぐるの議を免れず。依て就中最も不経済なる汽船八艘・六千六百七十八総噸、帆船二艘・一千七百十総噸を、第一、第二の両期即ち二箇年間に於て売却し、更に良好なる新造船を購入して之を補ふと共に、従来の船舶に十分なる修繕を加へて素質を改善したるのみならず、其船価をも一噸に付百円を超えざる程度に切下げたり」(『日本郵船株式会社五十年史』昭和一〇年、八九—九〇頁)

(20) 『海運史料』下巻、附録、四四頁

(21) 前掲書、附録、三六頁。

「此補給法ニ從ヘハ会社ノ收入少キ年ニ於テハ政府ハ補給ノ全額即チ八十八万円ヲ上付シ其收入多キ年ニ在テハ補給ノ幾分ヲ減却スルコトヲ得ルノ制ナルヲ以テ社員ノ勤儉増利ハ偶々政府ノ補給ヲ減スルノ資タルニ過キス故ニ社員ハ寧ロ勤儉ノ難キヲ捨テ儉安ノ易キニ就クハ人情ノ常ナリ何ゾ勤儉以テ積立金以上ノ余裕ヲ謀ルヲ之レ勉メンヤ……以テ其流弊ハ政府ヲシテ其補給全額ヲ減スルノ時機ナカラシムルモノト云フヘシ」という理由から、「助成金同様毎年一定ノ額ヲト付スルノ勝レルニ如カスト」明治二〇年十一月三〇日に通信大臣から日本郵船会社へ『命令書第七條補給金ハ其社資本ノ増減收入ノ多少ニ拘ハラヌ同条ニ記載セル年限中毎年金八十八万円宛下付スヘシ』と達せられた。(『法規分類大全第一編』運輸門十、一二〇—一二二頁)

(22) 『海運史料』下巻、六五七頁。

(この稿続く)